



Espai de reflexió i comunicació en Desenvolupament Sostenible

Any 4 N° 16

Novembre 2007

El tramvia, fil conductor d'una política de reorganització dels espais de la ciutat.

Natalia Escudero Peña

Arquitecta- Doctora en Arquitectura. Universitat Catòlica de Louvain, Bèlgica

La problemàtica de mobilitat actual té el seu origen en una política urbana que ha afavorit, durant diverses dècades, el desenvolupament de l'ús massiu de l'automòbil en la majoria de les ciutats arreu del món. Aquesta elecció del sistema de mobilitat ha determinat la relació existent entre les modalitats de desplaçament i la forma urbana. Així mateix, la transformació constant i progressiva de les morfologies urbanes és una de les conseqüències- entre d'altres- d'una circulació automotriu cada vegada més important i que consumeix cada vegada més espais.

Tal i com explica Pierre Merlin: "En el medi urbà, hem de tenir en compte separatament l'espai ocupat per a la circulació i per als estacionaments... S'ha pogut estimar que l'automòbil consumeix 8 vegades més espai que l'autobús, tant quan transita (espai de circulació) com quan es troba detingut (espai d'aparcament). Combinant els dos, i depenent del motiu dels desplaçaments, un desplaçament amb cotxe acapara entre deu (motivats per compres, lleure o negocis) i vint (migracions alternants) vegades més espai que el mateix desplaçament efectuat en transport col·lectiu." (Pierre Merlin, *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF, 2002). Un dels aspectes més preocupants del desenvolupament de l'ús de l'automòbil és l'augment espectacular, en els últims anys, del parc automotriu al món i les repercussions que això produeix en l'espai urbà.

Les principals transformacions que l'automòbil introdueix en la trama urbana, a nivell del desenvolupament de la ciutat, van ser i encara perduren: (1) l'extensió urbana (model de ciutat difusa), (2) la disminució i empobriment de l'espai públic, i (3) una pèrdua progressiva de l'escala humana a la ciutat.

Davant aquest desafiament d'urbanitat que representa la ciutat contemporània, pensem que cal definir una nova política de mobilitat.

Aquesta nova política de transport urbà ha d'estar orientada cap a una xarxa de transport públic eficaç a la ciutat en un context on l'equilibri entre els diferents tipus d'usuaris de l'espai urbà sigui prioritari.

En aquest sentit, la instauració d'una xarxa de tramvies en carril exclusiu a la ciutat apareix com una solució integral ja que per una part representa, per a la col·lectivitat, una solució a la problemàtica de transport urbà i, d'altra banda, perquè pot donar origen a una política de reordenació i reorganització dels espais urbans, produint espais públics de qualitat.

És així com fa dues dècades que observem a diverses ciutats del món una nova resposta a la problemàtica de mobilitat a partir de la reincorporació del tramvia en els espais urbans. Alguns països com Suïssa, Alemanya, els països de l'Europa del est, etc... no van desmantellar les seves xarxes de tramvia. Al contrari, a França, Bèlgica, Espanya, i alguns països d'Amèrica Llatina, entre d'altres, les línies de tramvia van veure el seu nombre reduir-se o van desaparèixer completament- després de 1950- en detriment del desenvolupament del vehicle privat. La reintroducció del tramvia s'ha anat realitzant en diferents regions del món, però ha estat a França on aquesta iniciativa ha tingut un desenvolupament més fort.

Un altre avantatge del tramvia és la seva capacitat de transport per metre de calçada, és a dir, el nombre de persones que poden desplaçar-se per hora a la ciutat.

En una hora, podem desplaçar:

- 540 persones per metre de calçada en automòbil,
- 1250 persones amb autobús,
- 1600 persones amb bicicleta,
- 2850 persones en tramvia,
- 3600 persones a peu.

Una política de reorganització dels espais de la ciutat

Una política de reordenació i reorganització de la ciutat impulsada per una xarxa de tramvies amb carril exclusiu permet, d'una banda, l'establiment d'efectes estructurants a la trama urbana i, de l'altra, la producció d'espais públics de qualitat a la ciutat.

L'establiment d'efectes estructurants a nivell de les morfologies urbanes

Des del nostre punt de vista, els efectes estructurants induïts pel tramvia a nivell de les morfologies urbanes són de dos tipus. Per una part, el tramvia introdueix la qüestió de la convivència de les diferents maneres de transport en el viari, i d'altra banda les diferents formes d'inserció urbana del tramvia produeixen noves morfologies que s'han d'integrar al teixit urbà existent.

La introducció de la problemàtica de convivència entre les diferents modalitats de transport

El tramvia permet introduir la problemàtica de convivència entre les diferents modalitats de transport, ja que necessita el seu propi espai per a circular a la ciutat.

L'estructuració d'aquest espai propi es compon de diversos elements, que participen a la constitució d'un context particular del tramvia. Ens referim, per exemple, a les catenàries, als rails, als pals (suports dels cables elèctrics dels tramvies), a la línia aèria d'alimentació ...

D'aquesta manera, el tramvia s'apropia de l'espai que ocupa- a diferència de l'autobús- i d'aquesta manera defineix eixos estructurants de transport públic, en la necessària convivència de les diferents maneres de transport en l'espai urbà.

Les diferents formes d'inserció del tramvia a la ciutat

A Nantes (França), trobem cinc tipus de modalitats d'implantació del tramvia.

1. L'espai tramvia inserit al carrer.
2. L'espai tramvia disposat fora del carrer.
3. L'espai tramvia semibanalitzat (l'espai de circulació del tramvia és ocasionalment compartit amb l'automòbil).
4. L'espai tramvia banalitzat (els automòbils i el tramvia comparteixen l'espai de circulació).
5. L'espai tramvia sobre l'espai del vianant (cap element no distingeix l'espai tramvia de l'espai reservat als vianants).

Podem constatar que les diferents formes d'integració del tramvia a la ciutat requereixen un tractament del viari adequat a la situació espacial del carrer on s'insereix, és a dir, que el tramvia implica una reorganització qualitativa de l'espai urbà. Es redefineix tot l'àmbit del carrer, de façana a façana, segons valors d'estètica i d'ús.

La producció d'espais públics de qualitat a la ciutat

La segona característica d'una política de reorganització de la ciutat promoguda per la introducció d'una xarxa de tramvies, és la configuració d'espai públic associat als efectes estructurants citats anteriorment. En aquest procés de producció d'espai públic de qualitat, la qüestió de reintroduir l'escala humana a la ciutat ens sembla primordial. De forma complementària, es desenvolupen altres processos: la superposició dels modes de desplaçament, el tractament de les textures de pis i el disseny de mobiliari urbà.

La reintroducció de l'escala humana a la ciutat

El procés a través del qual el tramvia ha permès reintroduir l'escala humana a la ciutat és, segons el nostre punt de vista, un dels aspectes de major importància de la seva reincorporació a l'àmbit urbà.

L'especificitat del projecte de tramvia està determinada pel necessari desenvolupament d'un treball de concepció de l'entorn que l'envolta. És a dir, que per a la implantació d'un tramvia a la ciutat, s'han de considerar diversos elements que formen part d'aquest entorn: el traçat, els rails, la producció dels espais contigus, la xarxa d'estacions, el mobiliari urbà, la senyalització, els paviments,...

La superposició de les modalitats de desplaçament

La implantació de la plataforma del tramvia sobre l'espai pels vianants a Cour des 50 Otages, a Nantes, va permetre una superposició de diverses modalitats de desplaçament- tramvia al costat de vianants i ciclistes- en el mateix espai públic. L'essencial a l'hora de definir aquest espai urbà compartit és la compatibilitat entre les diferents velocitats de cada modalitat de transport. En aquest sentit un compromís de convivència en l'espai públic és possible entre el vianant (5 km/h), el ciclista (12 km/h) i el tramvia (20 km/h).

El tractament de les textures del ferm

El projecte de tramvia requereix un treball de concepció del paviment dels àmbits urbans que travessarà. Un paviment específic per al tramvia el fa llegible al llarg del seu trajecte, i el tractament de les textures de ferm es realitza en funció del tipus

d'integració urbana de la plataforma del tramvia.

Els diferents materials utilitzats en aquest disseny de paviments indiquen les diferents funcions relacionades amb el desplaçament del tramvia: travessar sectors, accedir, encreuament de vianants, zones d'espera,...

El disseny de mobiliari urbà

El projecte de tramvia implica també un projecte de mobiliari urbà que permeti atorgar coherència (caràcter unitari) al conjunt de la xarxa, al seu recorregut, a les seves estacions i als seus terminals.

Conclusions

La importància dels desplaçaments en l'estructuració i en el funcionament de la ciutat, forma part de la complexitat dels espais urbans que avui dia habitem.

Fins avui, els principals costos i inversions en matèria de transport a les ciutats del món s'han concentrat en els modes de transport privat.

Des del nostre punt de vista, davant la crisi urbana actual, causada- entre d'altres- per la problemàtica de l'automòbil i la tendència a invertir principalment en modalitats privades de transport, és urgent reorientar la política de mobilitat a la ciutat contemporània. A més, volem posar de manifest que aquesta nova política de mobilitat constitueix també un desafiament per a la sostenibilitat de la ciutat.

La xarxa de transport públic apareix llavors com una solució on preval l'interès de la col·lectivitat urbana, a condició que funcioni de manera eficaç (és a dir, un espai de circulació del transport públic en carril exclusiu, una freqüència de recorreguts elevada, una certa comoditat interior, facilitats per a l'accés de minusvàlids i mares amb fills petits, una disminució significativa de la contaminació atmosfèrica i dels consums energètics...) i que participi de la reconstrucció de la urbanitat a la ciutat.

Bibliografia

Agence d'Études Urbaines de l'Agglomération Nantaise, (1998), *Évaluation socio-économique du tramway. Synthèse des études*, Nantes.

Amsler Y., (2001), *La promotion d'un transport public efficace peut-elle contribuer à améliorer la qualité de l'air dans les villes ?*, Bruxelles, Union Internationale des Transports Publics.

Atelier d'Architectes Bruno Dumetier, (2002), *Les deux premières lignes de tramway de l'agglomération lyonnaise 1997-2000: projet architectural et urbain*, Lyon, Atelier d'Architectes Bruno Dumetier.

Beaucire F., (1996), *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Éditions MILAN.

Beaucire F., Lebreton J., (2000), *Transports publics et gouvernance urbaine*, Toulouse, Éditions MILAN.

Cahiers (les) de l'I.A.U.R.I.F (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France) n° 128, (2000), *Les transports dans les grandes métropoles. Pour une stratégie globale*, Paris.

CETUR (Centre d'Études des Transports Urbains), (1994), *Les enjeux des politiques de déplacements dans une stratégie urbaine*, France.

Choay F., Merlin P., (2000), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF).

Communauté urbaine de Nantes et Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise (AURAN), (2000), *Agglomération nantaise, plan de déplacements urbains 2000-2010, concilier ville mobile et ville durable*, Nantes.

Escudero N., (2004), « La mobilité dans la ville, une composante essentielle du développement urbain durable », Louvain-la-Neuve (Belgique), Université Catholique de Louvain (tesis doctoral).

Merlin P., (2002), *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF.

Urbanisme n° 315, (Revue), (2000), *Tramway*, Paris, SARL.